

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Yasuhisa KITAHARA et al.

Title: EXHAUST EMISSION CONTROL SYSTEM
OF INTERNAL COMBUSTION ENGINE

Appl. No.: Unassigned

Filing Date: **APR 21 2004**

Examiner: Unassigned

Art Unit: Unassigned

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents
PO Box 1450
Alexandria, Virginia 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application filed in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of said original foreign application:

- Japanese Patent Application No. 2003-137748 filed 05/15/2003.

Respectfully submitted,

Date APR 21 2004

By Richard L. Schwaab

FOLEY & LARDNER LLP
Customer Number: 22428
Telephone: (202) 672-5414
Facsimile: (202) 672-5399

Richard L. Schwaab
Attorney for Applicant
Registration No. 25,479



日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 2003年 5月15日
Date of Application:

出願番号 特願2003-137748
Application Number:

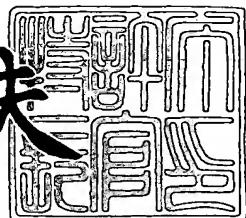
[ST. 10/C] : [JP2003-137748]

出願人 日産自動車株式会社
Applicant(s):

2004年 2月27日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫





【書類名】 特許願

【整理番号】 NM02-01999

【提出日】 平成15年 5月15日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 F01N 3/02 321

F01N 3/18

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

【氏名】 北原 靖久

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

【氏名】 白河 晓

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

【氏名】 三浦 学

【特許出願人】

【識別番号】 000003997

【氏名又は名称】 日産自動車株式会社

【代理人】

【識別番号】 100078330

【弁理士】

【氏名又は名称】 笹島 富二雄

【電話番号】 03-3508-9577

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 009232

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9705787

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 内燃機関の排気浄化装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

機関の排気通路に配置され、流入する排気中のPMを捕集するPM捕集手段と、排気空燃比がリーンのときに流入する排気中のNO_xをトラップし、排気空燃比がリッチのときにトラップしたNO_xを脱離還元するNO_xトラップ触媒と、を含む排気浄化手段と、

前記PM捕集手段の状態を検出する状態検出手段と、

排気の目標空燃比を設定し、該目標空燃比となるように排気を制御する排気空燃比可変手段と、を備え、

前記排気空燃比可変手段は、排気空燃比をストイキ又はリッチ条件からリーン条件へと移行する際に、該リーン条件での排気の目標空燃比を前記PM捕集手段の状態に応じて変化させることを特徴とする内燃機関の排気浄化装置。

【請求項 2】

前記状態検出手段は、前記PM捕集手段に捕集されて堆積したPM堆積量を推定し、

前記排気空燃比可変手段は、前記PM堆積量が所定量を超えていているときにのみ、前記リーン条件での排気の目標空燃比を変化させることを特徴とする請求項1記載の内燃機関の排気浄化装置。

【請求項 3】

前記状態検出手段は、前記PM捕集手段の温度を直接検出又は推定し、

前記排気空燃比可変手段は、前記PM捕集手段の温度が所定温度を超えているときに、前記リーン条件での目標空燃比を変更させることを特徴とする請求項1又は請求項2記載の内燃機関の排気浄化装置。

【請求項 4】

前記排気空燃比可変手段は、前記PM堆積量が多いほど排気中の酸素濃度が低くなるように、前記リーン条件での排気の目標空燃比を設定することを特徴とする請求項2又は請求項3記載の内燃機関の排気浄化装置。

【請求項 5】

前記排気空燃比可変手段は、前記PM捕集手段の温度が高いほど排気中の酸素濃度が低くなるように、前記リーン条件での排気の目標空燃比を設定することを特徴とする請求項3又は請求項4記載の内燃機関の排気浄化装置。

【請求項 6】

前記排気空燃比可変手段は、機関が所定の運転領域にあるときに、前記リーン条件での目標空燃比を変更させることを特徴とする請求項1～5のいずれか1つに記載の内燃機関の排気浄化装置。

【請求項 7】

前記内燃機関は、排気の一部を吸気系に還流させるEGR手段を備え、

前記排気空燃比可変手段は、吸入空気量又はEGR量の少なくとも一方を制御することで排気を前記目標空燃比へと制御することを特徴とする請求項1～6のいずれか1つに記載の内燃機関の排気浄化装置。

【発明の詳細な説明】**【0001】****【発明の属する技術分野】**

本発明は、内燃機関の排気浄化装置に関する。

【0002】**【従来の技術】**

従来の内燃機関の排気浄化装置としては、例えば特許文献1又は特許文献2に記載のものがある。これらの技術では、排気中のPM (Particulate matter; 粒子状物質) を捕集するDPF (Diesel Particulate Filter; ディーゼルパティキュレートフィルタ) と、排気空燃比がリーンのときに流入する排気中のNO_x をトラップし、排気空燃比がリッチのときにトラップしたNO_x を脱離浄化するNO_x トラップ触媒と、を排気通路中に配置し、トラップしたNO_x を脱離浄化(NO_x 再生) した後に、DPFに堆積したPMを燃焼(DPF再生) させるようしている。

【0003】**【特許文献1】**

特許第2722987号公報

【特許文献2】

特許第2727906号公報

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

ところで、NO_x再生時には排気空燃比をリッチにして運転することから、その直後はDPF温度が非常に高い状態になっている。このような状態において、NO_x再生の終了によって排気空燃比をリーン条件に移行すると、DPFに多くのPMが堆積していた場合、この堆積していたPMの燃焼が急激に起こりDPFの耐久性が低下（悪化）するおそれがある。

【0005】

本発明は、このような従来の問題を解決するためになされたものであり、堆積しているPMの急激な燃焼によるDPFの耐久性が低下（悪化）することを防止することを目的とする。

【0006】

【課題を解決するための手段】

このため、本発明に係る内燃機関の排気浄化装置は、排気空燃比をリッチ又はストイキ条件からリーン条件へと移行する際に、リーン条件での排気の目標空燃比をPM捕集手段の状態に応じて変化させるようにした。

【0007】

【発明の効果】

本発明に係る内燃機関の排気浄化装置によると、排気空燃比をリッチ又はストイキ条件からリーン条件へと移行する際、DPFに堆積しているPMが急激に燃焼するおそれのある場合には、PMの急激な燃焼を抑制するように（酸素濃度が低くなるように）リーン条件での排気の目標空燃比を変更してDPFの耐久性低下を防止できる。

【0008】

【発明の実施の形態】

以下に本発明の実施形態を図面に基づいて説明する。

図1は本発明の一実施形態を示す内燃機関（ここではディーゼルエンジン）のシステム図である。図1において、ディーゼルエンジン1の吸気通路2には、可変ノズル型のターボチャージャ3の吸気コンプレッサが備えられている。吸入空気は、この吸気コンプレッサによって過給され、インタークーラ4で冷却され、吸気絞り弁5を通過した後、コレクタ6を経て、各気筒の燃焼室内へ流入する。

【0009】

燃料は、コモンレール式燃料噴射装置によって、すなわち、高圧燃料ポンプ7により高圧化されてコモンレール8に送られ、各気筒の燃料噴射弁9から燃焼室内へ直接噴射される。燃焼室内に流入した空気と噴射された燃料はここで圧縮着火により燃焼し、排気は排気通路10へ流出する。

【0010】

排気通路10へ流出した排気の一部は、EGRガスとして、EGR通路11によりEGR弁12を介して吸気側へ還流される。また、排気の残りは、可変ノズル型のターボチャージャ3の排気タービンを通り、これを駆動する。

【0011】

ここで、排気通路10の排気タービン下流には、排気浄化のため、排気空燃比がリーンのときに流入する排気中のNO_xをトラップし、排気空燃比がリッチのときトラップしたNO_xを脱離浄化するNO_xトラップ触媒13が配置されている。このNO_xトラップ触媒13には、酸化触媒（貴金属）が担持させてあり、流入する排気成分（HC、CO）を酸化する機能を持たせてある。

【0012】

更に、NO_xトラップ触媒13の下流には、排気中のPMを捕集するDPF14が配置されている。このDPF14にも、酸化触媒（貴金属）が担持させてあり、流入する排気成分（HC、CO）を酸化する機能を持たせてある。なお、NO_xトラップ触媒13とDPF14とは、逆に配置してもよいし、DPF14にNO_xトラップ触媒13を担持させて一体に構成してもよい。

【0013】

コントロールユニット20には、エンジン制御のため、エンジン回転速度N_e検出用の回転速度センサ21、アクセル開度APO検出用のアクセル開度センサ

22から、信号が入力されている。

【0014】

また、NOxトラップ触媒13の温度（触媒温度）を検出する触媒温度センサ23、排気通路10のDPF14入口側にて排気圧力を検出する排気圧力センサ24、DPF14の温度（DPF温度）を検出するDPF温度センサ25、更に排気通路10のDPF14出口側にて排気空燃比（以下排気λといい、数値としては空気過剰率で表す）を検出する空燃比センサ26が設けられており、これらのセンサからの信号もコントロールユニット20に入力されている。但し、NOxトラップ触媒13の温度やDPF14の温度は、これらの下流側に排気温度センサを設けて、排気温度より間接的に検出（推定）するようにしてもよい。

【0015】

コントロールユニット20は、これらの入力信号に基づいて、燃料噴射弁9によるメイン噴射及び所定の運転条件においてメイン噴射後（膨張行程又は排気行程）に行うポスト噴射の燃料噴射量及び噴射時期制御のための燃料噴射弁9への燃料噴射指令信号、吸気絞り弁5への開度指令信号、EGR弁12への開度指令信号等を出力する。

【0016】

ここにおいて、コントロールユニット20では、DPF14に捕集されて堆積したPMの浄化（以下、DPF再生という）、NOxトラップ触媒13にトラップされて堆積したNOxの浄化（以下、NOx再生という）、NOxトラップ触媒13のSOx被毒によりこれに堆積したSOxの浄化（以下、SOx再生という）のための排気浄化制御を行うようになっており、以下、かかる排気浄化制御について説明する。

【0017】

図2～図11は、コントロールユニット20により実行される排気浄化制御のフローチャートである。なお、図2～図11のフローでリターンとなると、全て図2のフローのスタートに戻ることになる。

【0018】

図2において、S1では、各種センサからの入力信号を読み込み、エンジン回転

速度N e、アクセル開度A P O、触媒温度、D P F入口側排気圧力、D P F温度、D P F出口側排気 λ を検出する。また、エンジン回転速度N eとアクセル開度A P Oとをパラメータとするマップから演算されている燃料噴射量（メイン噴射量）Qを読込む。なお、D P F温度は、例えば排気温度が推定するようにしてもよい。

【0019】

S 2では、N O xトラップ触媒13にトラップされて堆積したN O x堆積量を計算する。かかる計算は、例えば特許第2600492号公報第6頁に記載されているN O x吸收量の計算のように、エンジン回転数の積算値から推測してもよいし、走行距離から推測してもよい。なお、積算値を用いる場合は、N O x再生が完了した時点（S O x再生によってN O x再生が同時になされた時点も含む）で、その積算値をリセットする。

【0020】

S 3では、N O xトラップ触媒13のS O x被毒により堆積したS O x堆積量を計算する。ここでも、上記N O x堆積量の計算と同様に、エンジン回転数積算値や走行距離から推測すればよい。なお、積算値を用いる場合は、N O x再生が完了した時点で、その積算値をリセットする。

【0021】

S 4では、D P F14に捕集されて堆積しているP M堆積量を計算する。具体的には、D P F14のP M堆積量が増えれば、当然D P F入口側排気圧力が上昇することから、排気圧力センサ24によって検出されるD P F入口側排気圧力と、現在の運転状態（エンジン回転速度N e、燃料噴射量Q）における基準排気圧力との比較により、P M堆積量を推定する。なお、前回のD P F再生からのエンジン回転数積算値や走行距離と、排気圧力とを組み合わせて、P M堆積量を推定するようにしてもよい。

【0022】

S 5では、D P F再生モード中であることを示すr e g 1フラグが立っているか否かを判定する。r e g 1フラグ=1の場合は、後述する図3のD P F再生モードのフローへ進む。

【0023】

S6では、SOx再生モード（NOxトラップ触媒13のSOx被毒解除モード）中であることを示すdesulフラグが立っているか否かを判定する。desulフラグ=1の場合は、後述する図4のSOx再生モードのフローへ進む。

【0024】

S7では、NOx再生モード（NOxトラップ触媒13のNOx脱離浄化のためのリッチスパイクモード）中であることを示すspフラグが立っているか否かを判定する。そして、spフラグ=1の場合は、後述する図5のNOx再生モードのフローへ進む。

【0025】

S8では、DPF再生要求が出ていることを示すrq-DPFフラグが立っているか否かを判定する。DPF再生要求が出ていてrq-DPFフラグ=1の場合は、後述する図6のフローへ進み、DPF再生要求が出ている場合の再生優先順位を決定する。

【0026】

S9では、SOx再生要求が出ていることを示すrq-desulフラグが立っているか否かを判定する。SOx再生要求が出ていてrq-desulフラグ=1の場合は、後述する図7のフローへ進み、SOx再生要求が出ている場合の再生の優先順位を決定する。

【0027】

S10では、SOx再生又はNOx再生後の耐久性低下防止モード中であることを示すrecフラグが立っているか否かを判定する。recフラグ=1の場合は、後述する図8の耐久性低下防止モードの制御へ進む。

【0028】

S11では、NOx再生要求が出ていることを示すrq-spフラグが立っているか否かを判定する。NOx再生要求がでていてrq-spフラグ=1の場合は、図9のフローへ進み、S701でNOx再生を開始すべくspフラグ=1とし、S702でrq-spフラグ=0とする。

【0029】

S12では、S4で計算したDPF14のPM堆積量が所定量PM1に達して、DPF再生時期になったか否かを判定する。なお、DPF14のPM堆積量が所定量PM1となるときのDPF入口側排気圧力を運転状態(Ne、Q)毎に求め、これを図13のようにマップ化しておき、排気圧力センサ25により検出されるDPF入口側排気圧力が、図13のマップでの現在の運転状態(Ne、Q)に対応する排圧しきい値に達したときに、DPF再生時期(PM堆積量>PM1)と判定するようにしてもよい。

【0030】

PM堆積量>PM1で、DPF再生時期になったと判定された場合は、図10のフローへ進み、S801でrq-DPFフラグ1とする(DPF再生要求を出す)。

【0031】

S13では、S3で計算したNOxトラップ触媒13のSOx堆積量が所定量SOx1に達して、SOx再生時期になったか否かを判定する。

SOx堆積量>SOx1で、SOx再生時期(SOx被毒解除時期)になったと判定された場合は、図11のフローへ進み、S901でrq-dessu1フラグを1とする(SOx再生要求を出す)。

【0032】

S14では、S2で計算したNOxトラップ触媒13のNOx堆積量が所定量NOx1に達して、NOx再生時期になったか否かを判定する。

NOx堆積量>NOx1で、NOx再生時期になったと判定された場合は、図12のフローへ進み、S1001でrq-spフラグを1とする(NOx再生要求を出す)。

【0033】

図3は、DPF再生モードの制御フローである。本フローは、PM堆積量がPM1に達してrq-DPFフラグ=1となり、これを受けた後述する図6のフローによりreg1フラグ=1となると開始される。

【0034】

図3において、S101では、DPF温度がPMの燃焼に必要な所定温度T2

1を超えているか否かを判定し、超えていない場合はS102へ進む。

S102では、DPF温度が所定温度T21になるまで、吸気絞り弁5により吸気を絞って、昇温制御を行う。所定温度T21となると、S103へ進む。

【0035】

S103では、DPF再生のため、排気 λ をリーンに制御する。ここで、目標とする排気 λ は、図14に基づき、DPF14に堆積していると考えられるPM堆積量に応じて設定されている。なお、目標の排気 λ はPM堆積量が多いほど小さく設定する（リッチ側とする）。PM堆積量が多いほど、DPF再生中のPM燃焼伝播が激しくなり、耐久性が低下しやすくなるためである。排気 λ の制御は、吸気絞り弁5（及び／又はEGR弁12）を用いて行い、基本的には、図15に示す目標吸入空気量になるように制御し、排気 λ が目標値から乖離している場合は、更に調整することで、排気 λ を目標値に制御する。

【0036】

S104では、DPF温度が所定温度（再生中の目標下限温度）T21を超えているか否かを再度判定する。S103での排気 λ の制御によってDPF温度がT21より低くなる可能性があるためである。DPF温度がT21未満の場合はS105へ進み、DPF温度がT21以上の場合はS106に進む。

【0037】

S105では、図16に示すような運転状態（N_e、Q）に応じた量のポスト噴射を行うか、あるいは、ポスト噴射量post Qを增量する。

S106では、DPF温度が再生中の目標上限温度T22未満か否かを判定する。DPF温度がT22以上の場合はS107へ進み、DPF温度がT22未満の場合はS108に進む。

【0038】

S107では、ポスト噴射を停止するか、ポスト噴射量post Qを減量する。DPF再生中、PMの燃焼によってDPF温度が過度に上昇し、これによってDPFの耐久性が低下することを避けるためである。

【0039】

なお、ポスト噴射量が変動することで排気 λ も変動するが、その後S103で

再度吸入空気量を調整することで、目標の排気 λ とDPF温度とを実現する。

S108では、DPF再生モード（目標の排気 λ とDPF温度）にて所定時間 t_{dpf_reg1} を経過したかを判定し、経過した場合は、DPF14に堆積したPMは確実に燃焼除去され、DPF再生完了と見なして、S109へ進む。

【0040】

S109では、DPF再生が完了したので、ポスト噴射を止めて、DPF14の加熱を停止する。

S110では、DPF再生が完了したので、 $reg1$ フラグを0にする。

【0041】

更に、図中破線で示すように、S111を設けて後述する耐久性低下防止モードに入るべく、 rec フラグを1にするようにしてもよい。DPF再生は完了したもの、もしDPF14にPMの燃え残りがあるような状態で、排気 λ が急に大きく設定されると、DPF14でPMが一気に燃えてしまい耐久性が低下する恐れがあるからである。

【0042】

図4は、SOx再生モードの制御フローである。本フローは、SOx堆積量が所定量SOx1に達して $rq-desul$ フラグ=1となり、これを受けた後述する図7のフローにより $desul$ フラグ=1となると開始される。

$desul$ フラグ=1となると開始される。

【0043】

図4において、S201では、触媒温度（NOxトラップ触媒13の担体温度）がSOx再生に必要な所定温度T4を超えているか否かを判定する。所定温度T4以下の場合はS202へ進み、所定温度T4を超えている場合はS203に進む。なお、SOx再生は、排気 λ がストイキ～リッチで、かつ所定温度以上であることが必要であり、例えばBa系のNOxトラップ触媒を使った場合はストイキ～リッチ雰囲気で600℃以上にする必要があることから、上記所定温度T4は600℃以上に設定されることになる。

【0044】

S202では、触媒温度が所定温度T4になるまで、吸気絞り弁5により吸気

を絞って、昇温制御を行う。そして、所定温度T4を超えるとS203へ進む。

S203では、SOx再生のため、排気λをストイキに制御する。すなわち、吸気絞り弁5（及び／又はEGR弁12）により、基本的には、図17に示すストイキ運転のための目標吸入空気量になるよう制御し、排気λがストイキから乖離している場合は、更に調整して排気λをストイキに制御する。

【0045】

S204では、触媒温度が所定温度T4を超えているか否かを再度判定する。S203での排気λの制御によって触媒温度がT4より低くなる可能性があるためである。触媒温度が所定温度T4以下の場合はS205へ進み、所定温度T4を超えている場合はS206に進む。

【0046】

S205では、触媒温度を上昇させるため、図16に従って、所定のポスト噴射を行う。ポスト噴射によって排気λが変動するが、その後S203で再度吸入空気量を調整することで、目標の排気λと触媒温度とを実現する。

【0047】

S206では、SOx再生モード（目標の排気λと触媒温度）にて所定時間t_{desul}を経過したか否かを判定し、経過した場合は、SOx再生完了と見なしして、S207へ進む。

【0048】

S207では、SOx再生が完了したので、ストイキ運転を解除する。

S208では、SOx再生が完了したので、desulフラグを0にする。

S209では、耐久性低下防止モードに入るべく、recフラグを1にする。SOx再生は完了したものの、ストイキ運転の継続により高温となっており、このような高温の条件下でDPF14にPMが堆積している場合、排気λを急に大きくすると、DPF14でPMが一気に燃えてしまい耐久性が低化する恐れがあるからである。

【0049】

S210では、rq-spフラグを0にする。SOx再生を行うと、NOxトラップ触媒13が長時間ストイキにさらされるため、NOx再生も同時に行われ

る。よって、NO_x再生の要求が出ていた場合に、これを解除するためである。

【0050】

図5は、NO_x再生モードの制御フローである。本フローは、NO_x堆積量が所定量NO_x1に達してrq-spフラグ=1となり、これを受けて後述する図6、図7又は図9のフローによりspフラグ=1となると開始される。

【0051】

図5において、S301では、NO_x再生のため、排気λをリッチに制御する。すなわち、吸気絞り弁5（及び／又はEGR弁12）により、基本的には、図18に示すリッチスパイク運転のための目標吸入空気量となるよう制御し、排気λが目標値から乖離している場合は、更に調整して排気λを目標値に制御する。

【0052】

S302では、NO_x再生モード（排気λ：リッチ）にて所定時間t_{spike}を経過したか否かを判定する。所定時間t_{spike}経過した場合は、NO_x再生が完了したとしてS303へ進む。なお、t_{spike}<t_{desul}である。

【0053】

S303では、NO_x再生が完了したので、リッチ運転を解除する。

S304では、NO_x再生が完了したので、spフラグを0にする。

S305では、耐久性低下防止モードに入るべく、recフラグを1にする。NO_x再生は完了したものの、リッチ運転の継続により、SO_x再生完了後と同様に高温となっており、このような条件下でDPF14にPMが堆積している場合に、排気λを急に大きくすると、DPF14でPMが一気に燃えてしまい耐久性が低下する恐れがあるからである。

【0054】

図6は、再生優先順位決定（1）の制御フローである。本フローは、DPF再生要求と、NO_x再生要求又はSO_x再生要求の少なくとも一方とが、同時に起きたときの優先順位を規定するものであり、DPF再生要求（rq-DPFフラグ=1）が出されると開始される。

【0055】

図6において、S401では、SOx再生要求があるか、すなわち $r_{q-d} - s_{u-l}$ フラグ = 1 か否かを判定する。SOx再生要求がある場合は、S403へ進む。SOx再生要求がない場合は、S402へ進み、前記S13と同様に、SOx堆積量が所定量SOx1に達してSOx再生時期になったか否かを判定し、SOx再生時期の場合は図11のS901へ分岐し、SOx再生時期でない場合はS403へ進む。

【0056】

S403では、NOx再生要求があるか、すなわち $r_{q-s} - p$ フラグ = 1 か否かを判定する。NOx再生要求がある場合は、S405へ進む。NOx再生要求がない場合は、S404へ進み、前記S14と同様に、NOx堆積量が所定量NOx1に達してNOx再生時期になったか否かを判定し、NOx再生時期の場合は図12のS1001へ分岐し、NOx再生時期でない場合は、DPF再生要求はあるがNOx再生要求はない場合であり、DPF再生を優先させるため、S407へ進む。

【0057】

一方、S405では、DPF再生要求とNOx再生要求とがある場合であるので、エンジン1の運転条件がエンジン1から排出されるNOx量の少ない条件（低NOx条件）、例えば定常条件か否かを判定する。

【0058】

低NOx条件の場合は、NOxトラップ触媒13の再生を多少遅らせても、テールパイプから車外に排出される排気の悪化は殆どないため、運転性に影響を及ぼすDPF14の再生を優先させる方が望ましい。従って、S406へ進む。

【0059】

低NOx条件でない場合、例えば加速条件の場合は、テールパイプから車外に排出される排気の悪化を防止するために、NOx再生を優先させる。このため、S410へ進む。

【0060】

S406では、DPF温度がDPF14に担持させた酸化触媒が活性化する所定温度T5より高いか否かを判定する。

所定温度 T 5 より高い場合は、 DPF 再生を優先させるため S 407 へ進む。

【0061】

所定温度 T 5 より低い場合は、吸気を絞って昇温制御を開始しても、酸化熱が得られないため、再生可能温度に到達するまでに時間がかかり、また、昇温中にテールパイプから排出される NOx の悪化も懸念されるため、 NOx 再生を優先させる。このため、 S 410 へ進む。

【0062】

S 407 では、 DPF 再生を優先させる場合であるので、図 20 に基づき、運転状態 (Ne, Q) から、 DPF 再生及び SOx 再生が可能な領域か否かを判定する。この結果、 DPF · SOx 再生可能領域の場合に S 408 へ進む。

【0063】

S 408 では、 DPF 再生を優先的に開始させるため、 reg1 フラグを 1 とする。次の S 409 では、 reg1 フラグを 1 にしたので、 rq-DPF フラグを 0 にする。

【0064】

S 410 では、 NOx 再生を優先させる場合であるので、 NOx 再生を優先的に開始させるため、 sp フラグを 1 にする。次の S 411 では、 sp フラグを 1 にしたので、 rq-sp フラグを 0 にする。

【0065】

ここで、図 20 に示した DPF · SOx 再生可能領域について更に詳しく説明する。

DPF 再生 (SOx 再生) を行うためには、 DPF14 の温度 (NOx トランプ触媒 13 の温度) が所定温度以上である必要がある。通常、ディーゼルエンジンの排気温度は前記所定温度より低いため、再生を行う際には、 DPF14 の温度 (NOx トランプ触媒 13 の温度) が所定温度以上になるまで昇温させることになる。

【0066】

ここで、排気温度と排気 λ とには相関があり、排気 λ を小さくするほど排気温度は高くなることから、昇温させる際には排気 λ を小さくすればよい。しかしながら

がら、排気λを小さくすると、その副作用として排気中のHC、COが悪化する。そして、HC、COの悪化代は排気λを小さくするほど、すなわち、再生の際に要求される昇温代が大きいほど大きくなる。このように、昇温性能と排気性能とはトレードオフの関係になっている。

【0067】

つまり、図20のDPF・SOx再生可能領域は、昇温の際の排気性能が許容値を超えないよう予め実験によって設定される領域である。逆にいうと、DPF・SOx再生不可領域からの昇温は、昇温代が大きく排気性能の悪化代が許容値を超えるため、この領域では再生は行わないようにしている。

【0068】

図7は、再生優先順位決定(2)の制御フローである。本フローは、SOx再生要求とNOx再生要求とが同時にきたときの優先順位について規定するものであり、SOx再生要求(rq-desulフラグ=1)が出されると開始される。

【0069】

図7において、S501では、SOx再生要求がなされた後、SOx再生が行われる前に、DPFのPM堆積量が所定量PM1に達してDPF再生時期になつたか否かを、前記S12と同様に、判定する。そして、DPF再生時期になっている場合は、図10のS801へ分岐する。この場合は最終的には図6のフローによりDPF再生が優先されることになる。DPF再生時期になつていない場合は、S502へ進む。

【0070】

S502では、触媒温度がSOx再生に適する所定温度(例えば、活性温度)T1より高いか否かを判定する。なお、NOxトラップ触媒13の活性温度T1はDPF14の酸化機能の活性温度T5以下である。

【0071】

T1より高い場合は、SOx再生を優先させるため、S503へ進む。

T1より低い場合は、吸気を絞って昇温制御を開始しても、酸化熱が得られないとため、再生可能温度に達するまでに時間がかかり、また、昇温中にテールパイ

プから排出されるNOxの悪化も懸念されるため、NOx再生要求がある場合には、NOx再生を優先させるのが望ましい。このため、S506へ進む。

【0072】

S503では、SOx再生を優先させる場合であるので、図20に基づき、運転状態(Ne、Q)から、DPF再生及びSOx再生が可能な領域か否かを判定する。この結果、DPF・SOx再生可能領域の場合にS504へ進む。

【0073】

S504では、SOx再生を優先的に開始させるため、desulフラグを1とする。次のS505では、desulフラグを1にしたので、rq-desulフラグを0にする。

【0074】

一方、S506では、NOx再生要求があるか、すなわち、rq-splフラグ=1か否かを判定する。NOx再生要求がある場合は、NOx再生を優先させるため、S508へ進む。NOx再生要求がない場合は、S507へ進み、前記S14と同様に、NOx堆積量が所定量NOx1に達してNOx再生時期になったか否かを判定し、NOx再生時期の場合は、図12のS1001へ分岐する。

【0075】

S508では、NOx再生を優先させる場合であるので、NOx再生を優先的に開始させるため、splフラグを1とする。次のS509では、splフラグを1にしたので、rq-splフラグを0にする。

【0076】

図8は、耐久性低下防止モードの制御フローである。本フローは、NOx再生若しくはSOx再生（又はDPF再生）が終了し、図4若しくは図5（又は図3）のフローによりrecフラグ=1となると開始される。

【0077】

図8において、S601では、図21に基づき、運転状態(Ne、Q)から、耐久性低下防止制御が必要な領域か否かを判定する。この結果、耐久性低下防止制御領域と判定された場合にS602に進む。

【0078】

S 6 0 2 では、再度 D P F 温度を検出する。

S 6 0 3 では、ストイキ又はリッチ運転直後であり、しかも耐久性低下防止制御が必要な運転領域であるため、堆積した PM が一気に燃えて D P F 1 4 の耐久性が低下しないように目標の排気 λ を補正（設定）する。

【0079】

具体的には、S 4 で求めた PM 堆積量と D P F 温度とに基づいて図 19 に示すようなマップを参照して目標の排気 λ を設定する。なお、図 19 に示すように、PM 堆積量が下限値を下回る場合、D P F 温度が PM 自己着火温度を下回る場合には、PM が一気に燃えることはないため、上記したような PM 堆積量と D P F 温度とに基づく目標の排気 λ の設定（すなわち、耐久性低下防止制御）は行わない。なお、PM 堆積量の下限値、PM 自己着火温度は、あらかじめ実験等により求めておいたものである。また、目標の排気 λ への制御は、空燃比センサ 26 の出力に基づいて吸気絞り弁 5（及び／又は E G R 弁 12）をフィードバック制御することで行う。

【0080】

なお、D P F 再生直後の場合（図 3 の S 1 1 1 で rec フラグを 1 とした場合）には、排気中の酸素濃度を所定濃度以下に抑制すべく、目標の排気 λ を所定の値、例えば $\lambda \leq 1.4$ とすることで、PM が燃え残っていた場合でもこれが燃えて D P F 1 4 の耐久性が低下しないようにする。

【0081】

S 6 0 4 では、D P F 温度が所定温度 T 3 未満であるか否かを判定する。この所定温度 T 3 は、PM の急激な燃焼（酸化）が開始するおそれのない温度としてあらかじめ実験等により求めておいたものであり、D P F 温度が T 3 より低い場合は、排気中の酸素濃度が大気並となっても D P F 1 4 の耐久性が低下するおそれがないとして S 6 0 5 に進む。

【0082】

S 6 0 5 では、D P F 1 4 の耐久性低下のおそれがなくなったので、S 6 0 3 で設定した目標の排気 λ への制御、すなわち、耐久性低下防止モードを終了する。

【0083】

S605では、耐久性低下防止モードを終了したので、recフラグを0にする。

この実施形態によると、状態検出手段及び排気空燃比可変手段としてのコントロールユニット20が、PM捕集手段としてのDPF14のPM堆積量を計算し、このPM堆積量が下限値を下回る場合には耐久性低下防止制御を行わず、下限値を超えているときにのみ、リーン条件での排気の目標空燃比をDPF14の状態（PM堆積量、DPF温度）に応じて設定する（変更させる）ので、演算負荷の増加やエンジン1への影響を抑えつつ、必要な範囲でDPF14の耐久性低下防止制御を実行して、PMの急激な燃焼（DPF14の耐久性低下）を効果的に防止できる。

【0084】

また、PM温度が自己着火温度を下回る場合には耐久性低下防止制御を行わず、自己着火温度を超えているときにのみ、リーン条件での排気の目標空燃比をDPF14の状態（PM堆積量、DPF温度）に応じて設定する（変更させる）ので、演算負荷の増加やエンジン1への影響等を抑えつつ、必要な範囲でDPF14の耐久性低下防止制御を実行して、PMの急激な燃焼（DPF14の耐久性の低下）を効果的に防止できる。

【0085】

また、PM堆積量が多いほど排気中の酸素濃度が低くなるように、又は、DPF温度が高いほど排気中の酸素濃度が低くなるように、リーン条件での排気の目標空燃比が設定されるので、PMの急激な燃焼をより確実に防止できる。

【0086】

更に、エンジン1の運転状態が所定の運転領域（耐久性低下防止制御領域）にあるときに、リーン条件での排気の目標空燃比を変更させてるので、必要最小限の範囲内でDPF14の耐久性低下防止制御を実行することができる。

【0087】

なお、この実施形態では、EGR手段（EGR通路11、EGR弁12及びコントロールユニット20）を備えているので、排気の目標空燃比への制御は、吸

気絞り弁5及び／又はEGR弁12によって吸入空気量及び／又はEGR量を制御することで実現できる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の一実施形態を示すエンジンのシステム図である。

【図2】排気浄化制御（メインルーチン）のフローチャートである。

【図3】同じく排気浄化制御のフローチャートである（DPF再生）。

【図4】同じく排気浄化制御のフローチャートである（SO_x再生）。

【図5】同じく排気浄化制御のフローチャートである（NO_x再生）。

【図6】同じく排気浄化制御のフローチャートである（再生優先順位決定1）。

【図7】同じく排気浄化制御のフローチャートである（再生優先順位決定2）。

【図8】同じく排気浄化制御のフローチャートである（DPF耐久性低下防止）。

【図9】同じく排気浄化制御のフローチャートである（フラグ設定）。

【図10】同じく排気浄化制御のフローチャートである（フラグ設定）。

【図11】同じく排気浄化制御のフローチャートである（フラグ設定）。

【図12】同じく排気浄化制御のフローチャートである（フラグ設定）。

【図13】DPFの排圧しきい値を示すマップである。

【図14】DPF再生中の要求λ（目標排気λ）を示すテーブルである。

【図15】DPF耐久性低下防止のための目標吸入空気量を示すマップである。

【図16】昇温のための単位ポスト噴射量を示すマップである。

【図17】ストイキ運転のための目標吸入空気量を示すマップである。

【図18】リッチスパイク運転のための目標吸入空気量を示すマップである。

。

【図19】DPF耐久性低下防止制御中の要求λ（目標排気λ）を示すマップである。

【図20】DPF・SO_x再生可能領域を示す図である。

【図21】 DPF耐久性低下防止制御領域を示す図である。

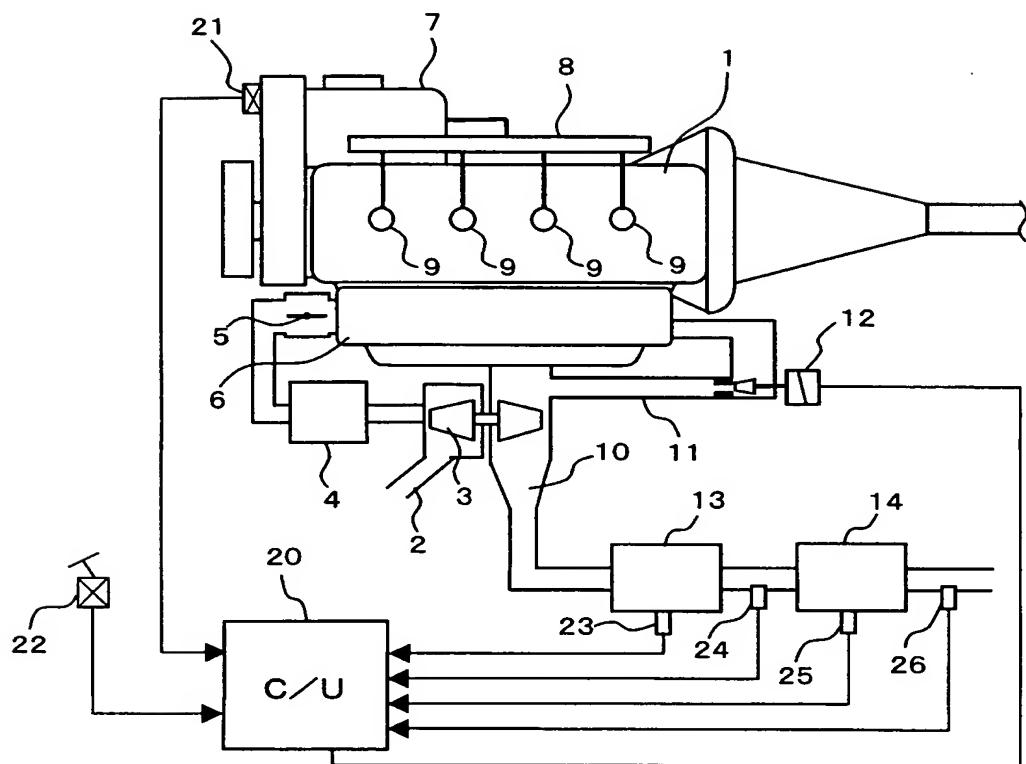
【符号の説明】

1…エンジン、2…吸気通路、5…吸気絞り弁、9…燃料噴射弁、10…排
気通路料、12…EGR弁、13…NO_xトラップ触媒、14…DPF、20…
コントロールユニット

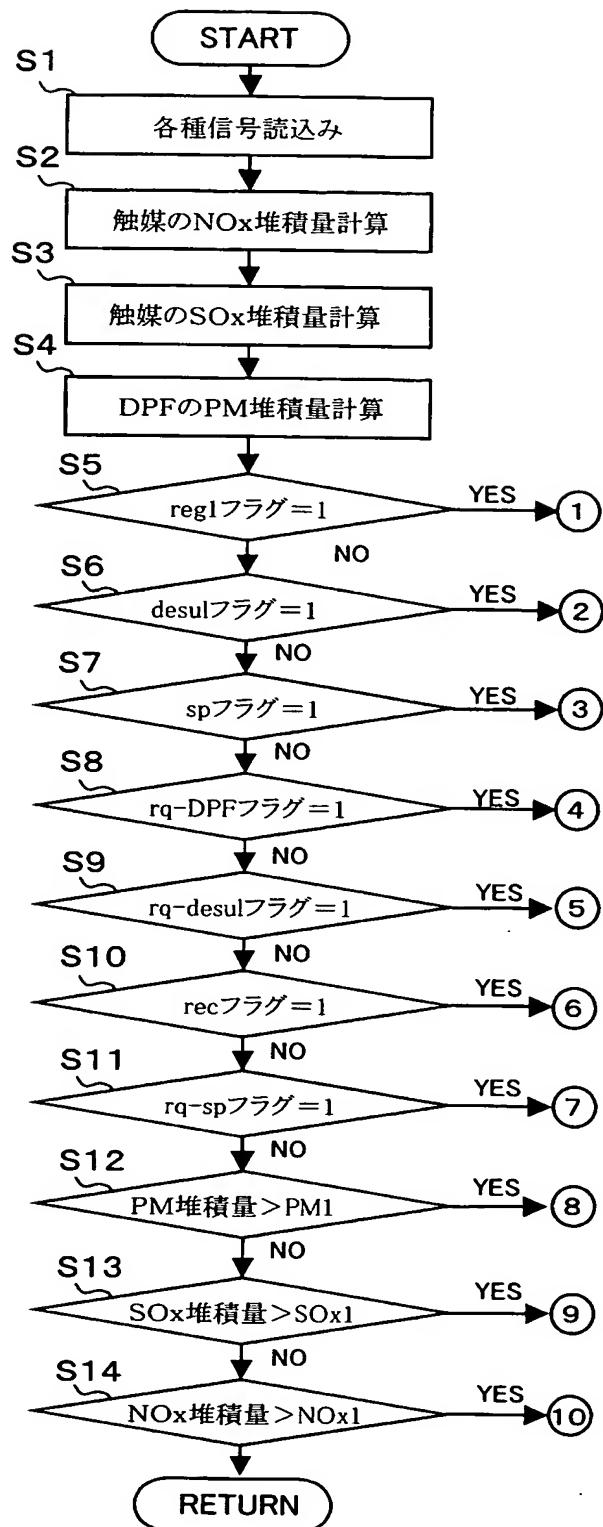
【書類名】

図面

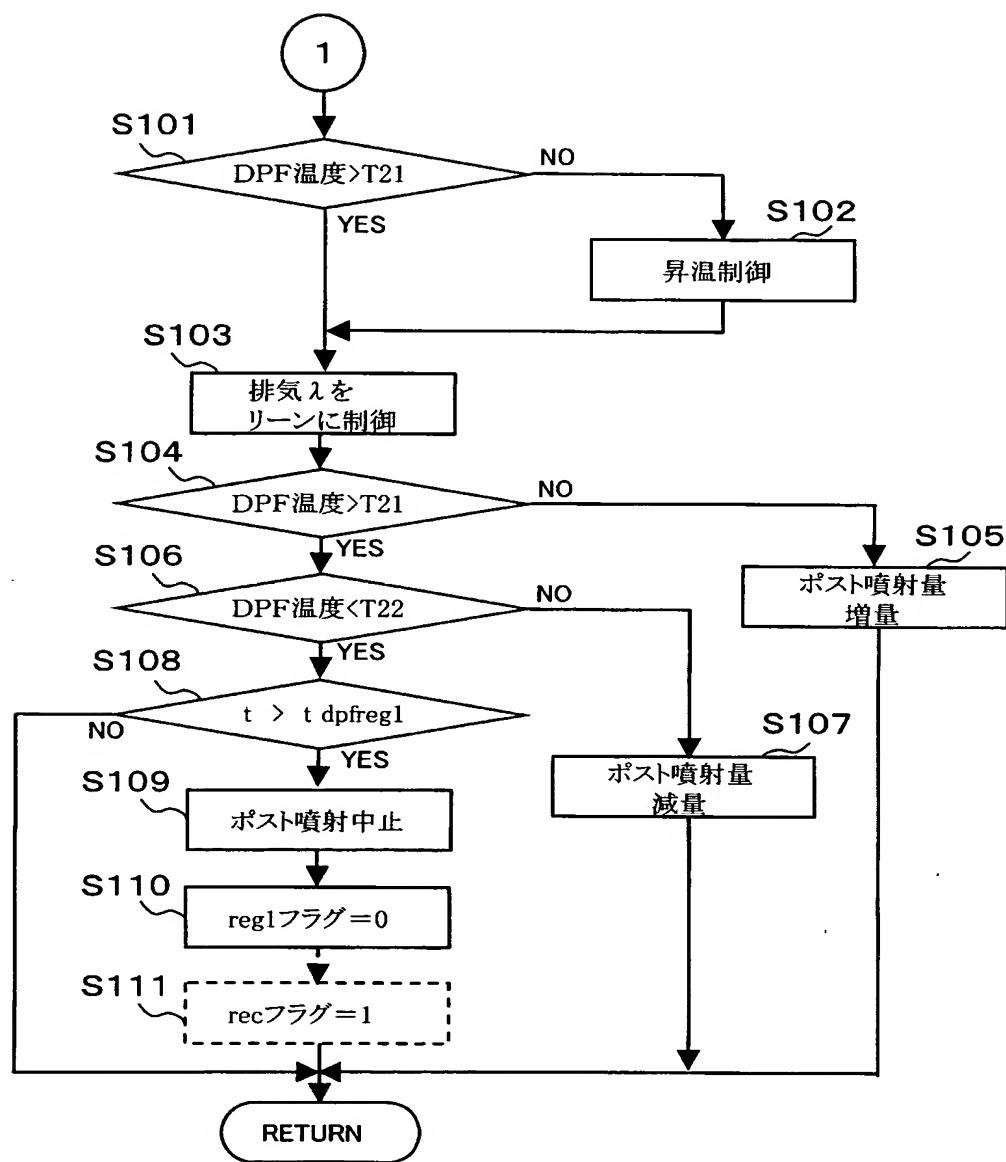
【図 1】



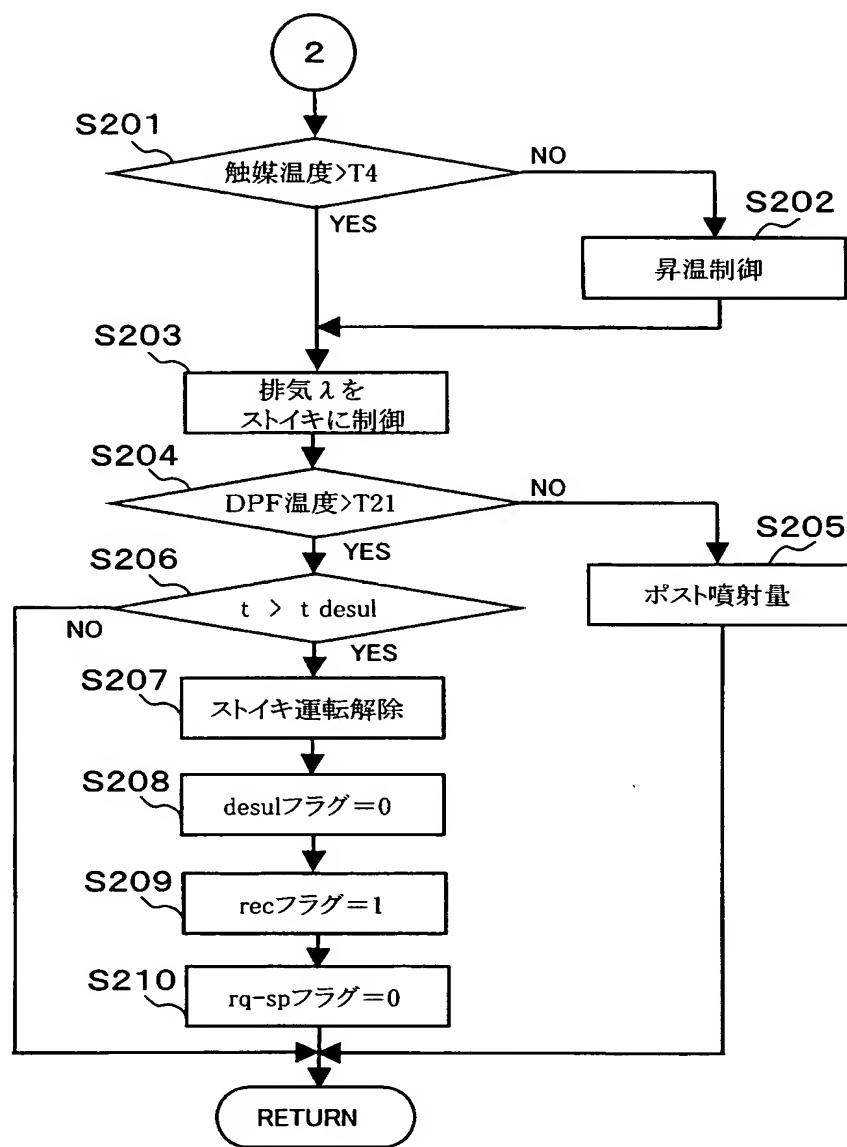
【図2】



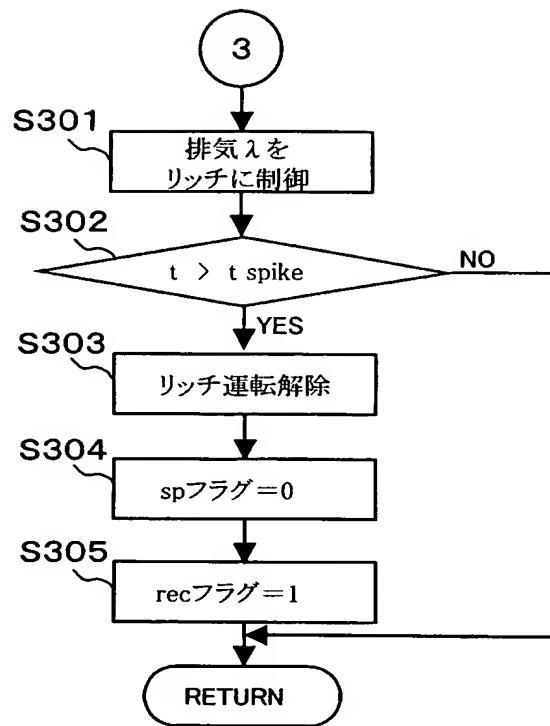
【図3】



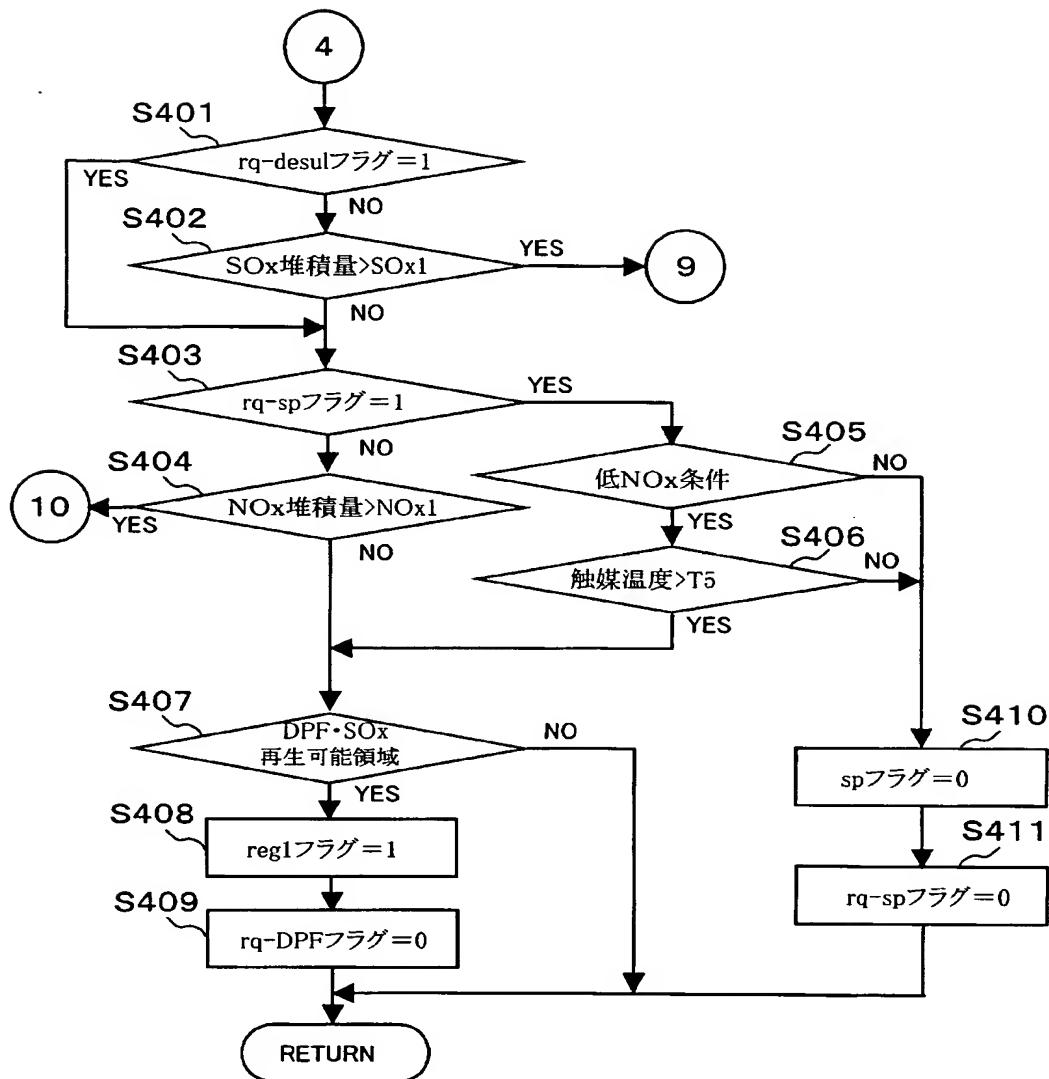
【図 4】



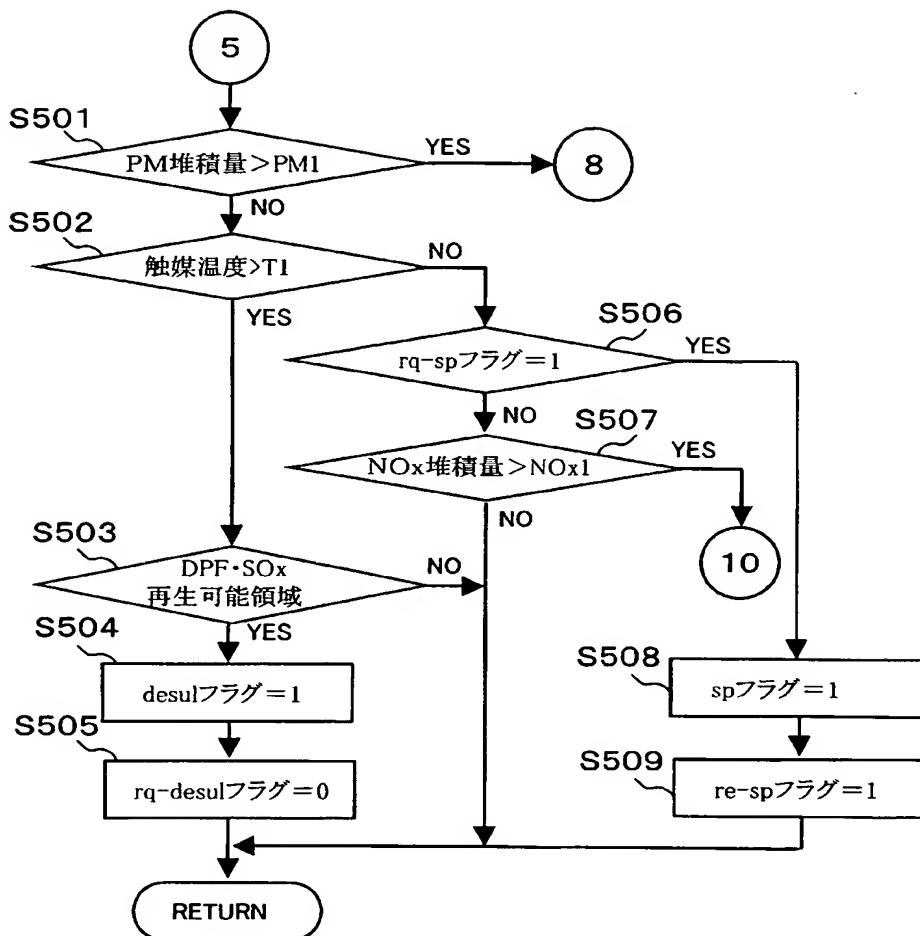
【図5】



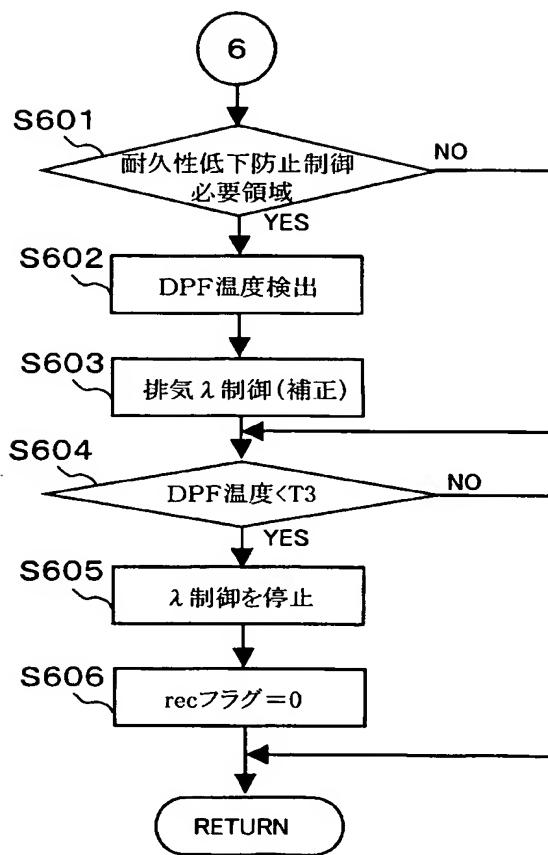
【図 6】



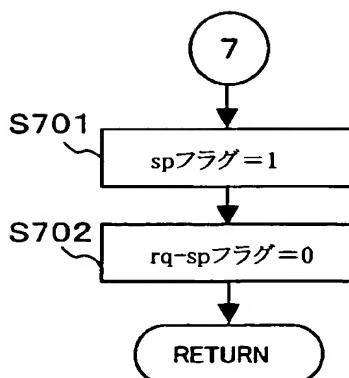
【図 7】



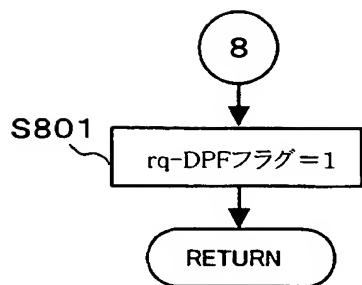
【図8】



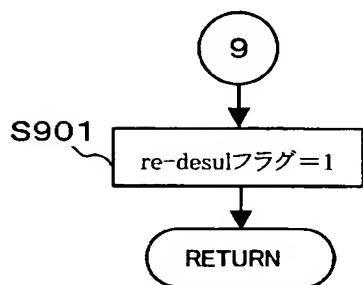
【図9】



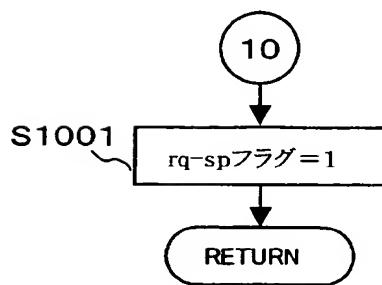
【図10】



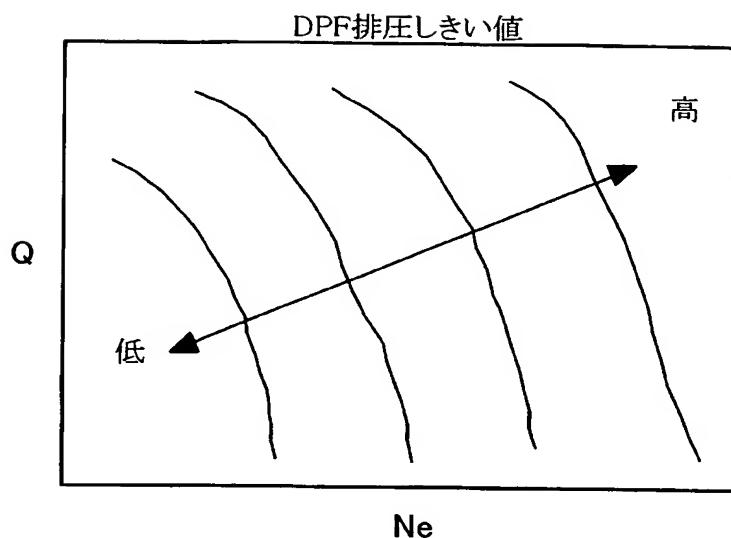
【図11】



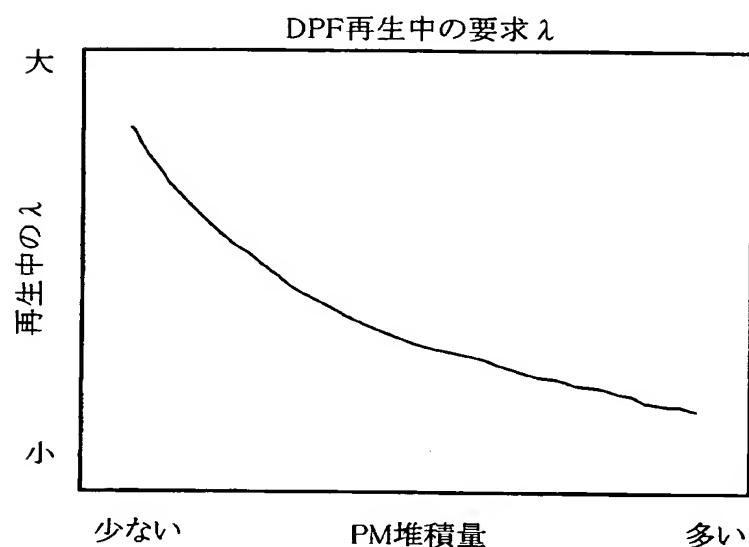
【図12】



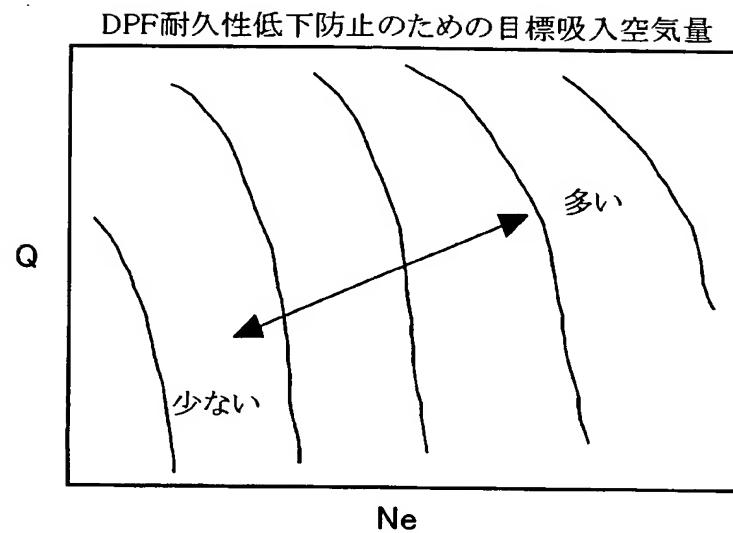
【図13】



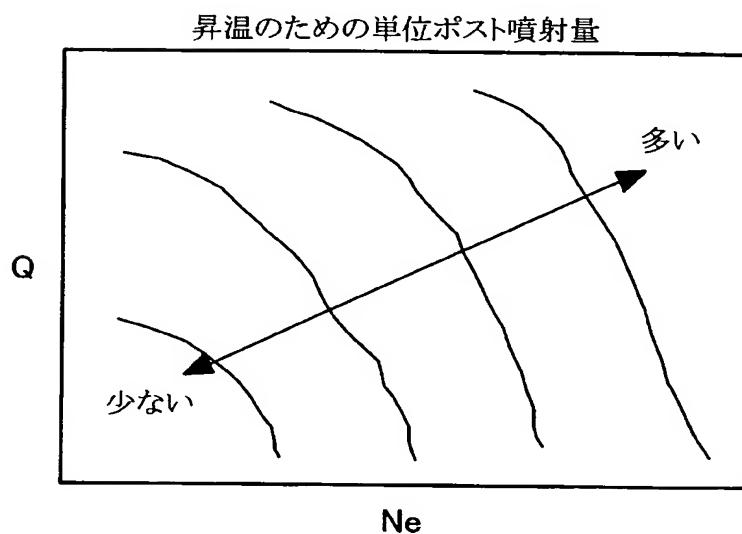
【図14】



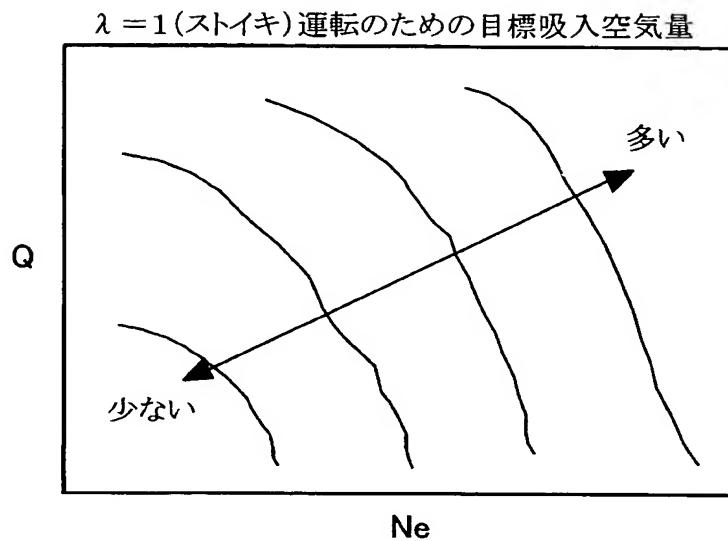
【図15】



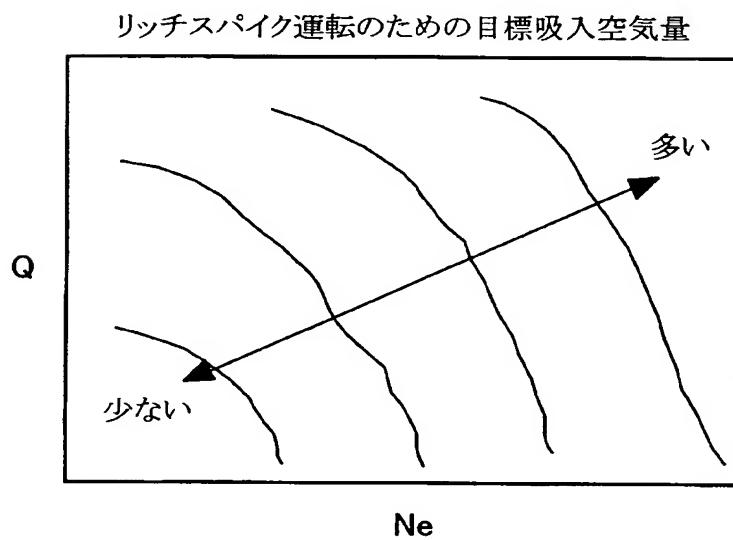
【図16】



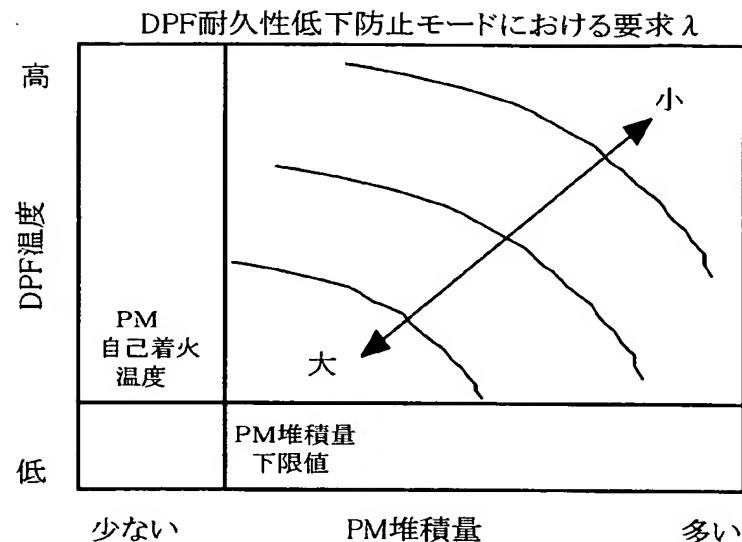
【図17】



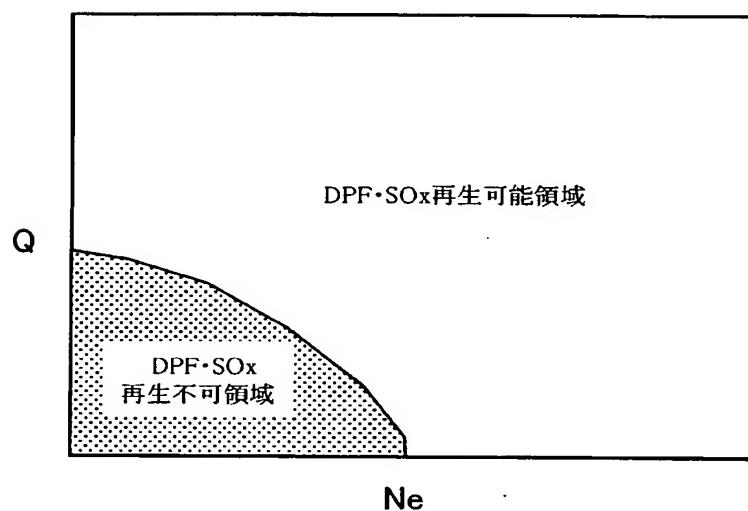
【図18】



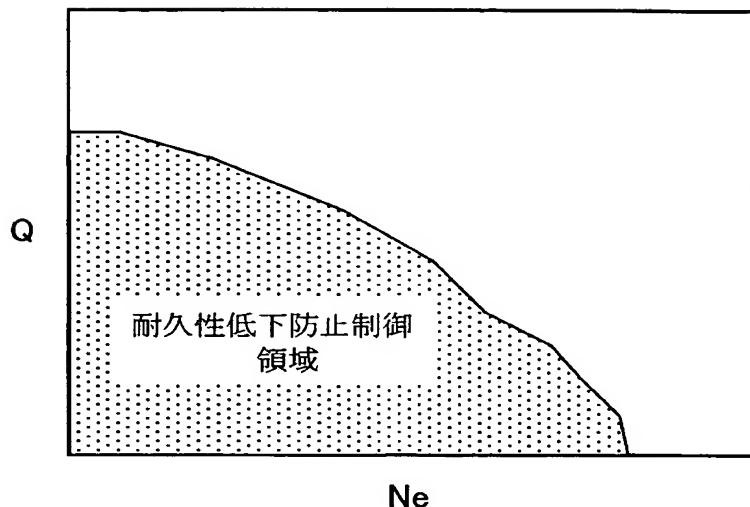
【図 19】



【図20】



【図21】



【書類名】要約書

【要約】

【課題】排気通路に、NO_xトラップ触媒とDPFとを含む排気浄化手段を備えた内燃機関において、PMの急激な燃焼によるDPFの耐久性の低下を防止する。

【解決手段】機関の排気通路10には、排気を浄化するため、流入する排気空燃比がリーンのときに排気中のNO_xをトラップし、流入する排気空燃比がリッチのときにトラップしたNO_xを脱離還元するNO_xトラップ触媒13と、流入する排気中のPMを捕集するDPF14が配置されている。NO_xの脱離還元を行った場合など排気空燃比をトイキ又はリッチ条件で運転した後に、排気空燃比をリーン条件に移行するときには、DPF14に堆積しているPMの急激な燃焼を防止するため、リーン条件での排気の目標空燃比をDPF14の状態(DPF温度、PM堆積量等)に応じて変化させる。

【選択図】図1

特願 2003-137748

出願人履歴情報

識別番号 [000003997]

1. 変更年月日 1990年 8月31日

[変更理由] 新規登録

住 所 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地
氏 名 日産自動車株式会社